Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1814**

15. Wahlperiode 21. 10. 2003

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jürgen Klimke, Klaus Brähmig, Ernst Hinsken, Dirk Fischer (Hamburg), Edeltraut Töpfer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Cajus Caesar, Hubert Deittert, Dr. Hans Georg Faust, Albrecht Feibel, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Ralf Göbel, Peter Götz, Gerda Hasselfeldt, Uda Carmen Freia Heller, Klaus Hofbauer, Gerlinde Kaupa, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Laurenz Meyer (Hamm), Maria Michalk, Klaus Minkel, Bernward Müller (Gera), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Ruprecht Polenz, Klaus Riegert, Kurt J. Rossmanith, Anita Schäfer (Saalstadt), Bernhard Schulte-Drüggelte, Wilhelm Josef Sebastian, Kurt Segner, Johannes Singhammer, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Klaus-Peter Willsch und der Fraktion der CDU/CSU

Entwicklung des Fahrradtourismus in Deutschland

Der Fahrradtourismus in Deutschland hat sich seit Beginn der 80er Jahre vor allem in strukturschwachen, ländlichen Regionen zu einem wichtigen Wirtschaftszweig mit einem jährlichen Umsatz von 5 Mrd. Euro entwickelt. Eine weitere Förderung hat nicht nur wirtschaftliche Vorteile, sondern wirkt sich auch positiv auf die Prinzipien der Nachhaltigkeit aus und stärkt so den sanften Tourismus. Darüber hinaus sind die gesundheitlichen Vorteile und der sportliche Aspekt bei der Weiterentwicklung des Fahrradtourismus zu berücksichtigen. Die Potenziale des Fahrradtourismus sind in Deutschland noch nicht ausgeschöpft. Wichtig ist der verstärkte Ausbau bestehender Angebote und eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel. Zusätzlich steht eine bessere Nutzung der Potenziale in direktem Zusammenhang mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer sowie mit Maßnahmen zu einer Reduzierung der Fahrraddiebstähle.

Von besonderer Bedeutung sind Möglichkeiten des Fahrradtransports in Zügen des Nah- und Fernverkehrs. Während die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Fahrradmitnahme im Nahverkehr zunehmend verbessert hat, gibt es noch Lücken im Bereich des Fernverkehrs, obwohl die Fahrradmitnahme genau hier die Voraussetzung für das Erreichen von weiter entfernten Zielgebieten ist. Dabei beträgt die durchschnittliche Anreiselänge von Radtouristen 200 bis 300 km, im internationalen Bereich sogar 400 bis 600 km. Eine spürbare Einschränkung des Angebots im Fernverkehr erfolgte durch den Wegfall der InterRegio-Züge. Im Grundangebot des Fernverkehrs – dem ICE – ist die Fahrradmitnahme nicht möglich. Auch das Pilotprojekt „Fahrradmitnahme im ICE“ auf der Projektstrecke Stuttgart–Zürich wurde Ende 2002 eingestellt. Es besteht also ein großer Ausbauspielraum im Dienstleistungsangebot auf den Bahnhöfen und bei der DB AG, um die Umsteigepotenziale vom Auto auf die Bahn besser auszuschöpfen.

Der von der Bundesregierung Mitte 2002 herausgegebene „Nationale Radverkehrsplan 2002–2012“ verstand seinen Auftrag darin, die Chancen des Fahrradverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik auszubauen. Die politische Verantwortung für die Umsetzung des Plans wurde jedoch vom Bund auf Unternehmen, die Länder und die Kommunen übertragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Fahrradtourismus in Zahlen

1. Wie hat sich der prozentuale Anteil des Fahrradtourismus am gesamten deutschen Tourismus im Zeitraum 1993 bis 2002 nach Erkenntnissen der Bundesregierung entwickelt?
2. Wie hoch war die Zahl der touristischen Übernachtungen von Radtouristen in Deutschland nach Erkenntnissen der Bundesregierung im Jahr 2002?
3. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die von Radtouristen auf dem Weg zu ihrem Urlaubsziel genutzten Verkehrsmittel und zu welchem Anteil sind darin die folgenden Verkehrsmittel vertreten:
   - Auto
   - Bahn
   - Flugzeug?
4. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung für den Fahrradtourismus und woraus leitet sie diese Potenziale ab?
5. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die auf Radtourismus spezialisierten Anbieter im Tourismusbereich, z. B. Bett and Bike, entwickelt und wie stark werden deren Angebote von den Reisenden genutzt?

   Werden diese Anbieter regional gefördert?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chance, durch eine verstärkte Förderung des Radtourismus auch den Tourismus im ländlichen Raum zu stärken?
7. In welchem Verhältnis steht nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Entwicklung des Fahrradtourismus zu den Verkaufszahlen von Fahrrädern?

   Lässt sich daraus auch eine positive Entwicklung für die Fahrradindustrie ableiten?

II. Nationaler Radverkehrsplan

8. Mit welchen Maßnahmen versucht die Bundesregierung auf eine bessere Vernetzung des Fahrrades mit den anderen Verkehrsmitteln hinzuwirken, auf deren große Bedeutung im „Nationalen Radverkehrsplan 2002 bis 2012“ hingewiesen wird?

   Wie soll dabei eine schnellere und sichere Erreichbarkeit von so genannten Schnittstellen angestrebt werden?
9. Wie wirkt die Bundesregierung darauf hin, die Fahrradmitnahme in allen Angeboten des öffentlichen Verkehrs einfach und kostengünstig zu gestalten?
10. Entwickelt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang auch Maßnahmen, um auf Angebote für öffentliche Verkehrsmittel hinzuwirken, die auf spezifische Nachfrager im Bereich des Radtourismus zugeschnitten sind?

11. Welche Überlegungen gibt es in der Bundesregierung, den Fahrradfahrern bzw. insbesondere Mountainbikern in geeigneter Form das Fahren außerhalb des Radwegenetzes zu ermöglichen, um dem sportlichen Verlangen Rechnung zu tragen?

    Wie bewertet die Bundesregierung die sportlichen Belange der Fahrradfahrer bzw. insbesondere Mountainbiker in Abwägung zum Natur- und Umweltschutz und den Interessen anderer Verkehrsteilnehmer?

12. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Bedeutung des Radfahrens für die Gesunderhaltung und sind ihr Untersuchungen bekannt, die Kosteneinsparungen im Gesundheitswesen belegen?

    Wenn ja, welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus den Ergebnissen gezogen?

    Wenn nein, ist die Bundesregierung bereit, sich auf diesem Gebiet sachkundig zu machen bzw. eine Untersuchung zu dem angeführten Sachverhalt in Auftrag zu geben?

13. Wieso hat die Bundesregierung die Verantwortung für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans an die Länder und Kommunen trotz deren angespannter Haushaltslage übertragen, und müsste sie nicht zumindest einen Teil der Kosten für diese Umsetzung selbst tragen?

III. Fahrradmitnahme im Fernverkehr

14. Wie hat sich die Anzahl der Fahrradmitnahmen im Fernverkehr im Zeitraum von 1998 bis 2002 entwickelt?

15. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), dass Fernverkehrsverbindungen bei der DB AG für Radfahrer als große Gruppe der Bahnfahrer erweitert und verbessert werden sollten?

    Wenn ja, mit Hilfe welcher Maßnahmen versucht die Bundesregierung auf die DB AG Einfluss zu nehmen?

    Wenn nein, warum nicht?

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage, dass die Fahrradmitnahme auf touristisch attraktiven Strecken des Fernverkehrs, wie z. B. auf der kürzlich für die Fahrradmitnahme eingestellten ICE-Strecke Stuttgart–Zürich, eine positive Wachstumswirkung auf den Radtourismus in den jeweiligen Regionen ausüben würde?

17. Wie bewertet die Bundesregierung – im Hinblick auf ihre fahrradtouristischen Ziele – die Begründung der DB AG für eine ablehnende Haltung, dass es durch die Mitnahme von Fahrrädern zu Verspätungen der ICEs kommen und zudem zu viele dringend benötigte Sitzplätze verloren gehen würden?

18. Sieht die Bundesregierung in dem Versand von Fahrrädern, wie er von der DB AG in Zusammenarbeit mit dem Hermes-Versand-Service angeboten wird, trotz der deutlich höheren Kosten auch eine Alternative zur Fahrradmitnahme?

19. Aus welchen Gründen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung das Pilotprojekt „Fahrradmitnahme im ICE“ auf der Projektstrecke Stuttgart–Zürich eingestellt?

    Wie beurteilt die Bundesregierung diese Gründe im Hinblick auf ihre fahrradtouristischen Ziele?

20. Sieht die Bundesregierung aufgrund der Tatsache, dass in Frankreich die Fahrradmitnahme in allen Zügen des Fernverkehrs, einschließlich des Hochgeschwindigkeitszuges TGV, möglich ist, im Vergleich mit der französischen Konkurrenz eine Schwachstelle des deutschen Radtourismus?

IV. Fahrraddiebstahl

21. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Zahl der Fahrraddiebstähle und die damit verbundenen volkswirtschaftlichen Kosten im Zeitraum 1996 bis 2002 vor?

22. Mit welchen Maßnahmen, Mitteln und Initiativen will die Bundesregierung die Zahl der Fahrraddiebstähle verringern?

23. Wie beurteilt die Bundesregierung die von den Innenministern der Länder 1996 vereinbarten einheitlichen Codes zur Kennzeichnung von Fahrrädern im Hinblick auf die Diebstahlprävention und die vereinfachte Identifizierung von gestohlenen Fahrrädern?

24. Welche Erfahrungen hinsichtlich der Codierung von Fahrrädern und deren Wirkung liegen der Bundesregierung vor?

25. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung, eine Verpflichtung zur Codierung von Fahrrädern anzuregen, und wie begründet sie ihre Haltung?

26. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über die Akzeptanz von abschließbaren Fahrradboxen an Bahnhöfen oder in Tiefgaragen?

    Sieht die Bundesregierung mit dem Einsatz von Fahrradboxen die Möglichkeit, dass dann auch Personen mit hochwertigen Fahrrädern den park & ride-Verkehr nutzen?

V. Fahrradfahrer im Straßenverkehr

27. Wie viele Unfälle mit Personenschaden gab es nach Erkenntnissen der Bundesregierung in den Jahren 2000 bis 2002 unter Beteiligung von Radfahrern und welche Hauptursachen waren für diese Unfälle verantwortlich?

28. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse zu den Hauptursachen durchgeführt, um die Zahl der Unfälle zu reduzieren?

29. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, unfallträchtige Knotenpunkte im Straßensystem unter dem Gesichtspunkt erhöhter Sicherheit für Radfahrer zu optimieren?

30. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage, dass Radfahren künftig stärker als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen und dieses bei allen verkehrsplanerischen sowie verkehrspolitischen Entscheidungsprozessen berücksichtigt werden sollte?

31. Inwieweit haben sich nach Erkenntnissen der Bundesregierung die verkehrsrechtlich geltenden Qualitätsanforderungen an die Anlage von Radwegen bewährt?

    Plant die Bundesregierung Erweiterungen und Verbesserungen dieser Qualitätsanforderungen?

32. Werden infrastrukturelle Maßnahmen mit besonderem Gewicht auf Aspekte der Verkehrssicherheit für Radfahrer von der Bundesregierung realisiert?

    Wenn ja, gibt es dafür besondere Beispiele?

VI. DB AG – Angebot „Call a bike“

33. Wie wurden die 2002 in drei deutschen Städten eingeführten Callbikes der Deutschen Bahn AG nach Erkenntnissen der Bundesregierung angenommen?

34. Welche bisherigen Erkenntnisse hat die Bundesregierung über das „Call a bike“-Programm gewinnen können?

Sollten solche Programme nach Ansicht der Bundesregierung dauerhaft bestehen bleiben?

Sollten sie nach Ansicht der Bundesregierung auf andere Städte oder Regionen ausgeweitet werden?

Berlin, den 21. Oktober 2003

Jürgen Klimke
Klaus Brähmig
Ernst Hinsken
Dirk Fischer (Hamburg)
Edeltraut Töpfer
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Georg Brunnhuber
Cajus Caesar
Hubert Deittert
Dr. Hans-Georg Faust
Albrecht Feibel
Enak Ferlemann
Dr. Michael Fuchs
Ralf Göbel
Peter Götz
Gerda Hasselfeldt
Uda Carmen Freia Heller
Klaus Hofbauer
Gerlinde Kaupa
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Laurenz Meyer (Hamm)
Maria Michalk
Klaus Minkel
Bernward Müller (Gera)
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Ruprecht Polenz
Klaus Riegert
Kurt J. Rossmanith
Anita Schäfer (Saalstadt)
Bernhard Schulte-Drüggelte
Wilhelm Josef Sebastian
Kurt Segner
Johannes Singhammer
Gero Storjohann
Lena Strothmann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Klaus-Peter Willsch
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 340, Telefax (02 21) 97 66 344
ISSN 0722-8333